



Anthropologica del Departamento de
Ciencias Sociales
ISSN: 0254-9212
anthropo@pucp.pe
Pontificia Universidad Católica del Perú
Perú

Pinker, Annabel

Papeles de doble cara: la política de la documentación en un proyecto de ingeniería pública
Anthropologica del Departamento de Ciencias Sociales, vol. XXX, núm. 30, diciembre, 2012, pp. 101-
122

Pontificia Universidad Católica del Perú
San Miguel, Perú

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=88636921006>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Papeles de doble cara: la política de la documentación en un proyecto de ingeniería pública

Annabel Pinker

RESUMEN

Este artículo sigue los flujos de documentación que se producen alrededor de un estudio técnico de ingeniería para la construcción de una vía de evitamiento por el pueblo de Ollantaytambo. En contraste con el énfasis de Max Weber sobre los documentos como instrumentos de racionalización y transparencia, y el enfoque más reciente sobre los documentos como artefactos estéticos e instancias institucionales, yo presto atención a las maneras en que los documentos se implican en la producción de lo político. Indico que los modos en que circulan, acumulando connotaciones múltiples mientras viajan, no generaban claridad, sino una indeterminación que se incrementaba, y sugiero que la calidad política de los documentos tiene que ver precisamente con su carácter dual, pues implican al mismo tiempo la normatividad (con su promesa de justicia y claridad) y el juego de intereses poco limpios. Su promesa dual de certidumbre y ambivalencia era clave para la apertura de espacios de disensión y posibilidad política en el proyecto.

Palabras clave: documentos, intereses, transparencia, ambigüedad, lo político.

Papers of double face: Politics of documentation at a project of public engineering

ABSTRACT

This paper follows the political life of documents produced in relation to a World Bank-funded road engineering technical study in the Peruvian Andes. By contrast with Weber's emphasis on documents as instruments of rationalisation and transparency, and the more recent focus on documents as aesthetic artefacts and instances of institutional form, I attend to the ambiguous political processes enacted through document flows. I suggest that the ways in which project documents circulated, accumulating multiple connotations as they travelled, generated not clarity, but rather increasing indeterminacy, arguing that their political quality had to do precisely with their dual character; calling up at once normativity (and its promise of justice and order) and the play of unscrupulous «interests». I argue that their dual promise of clarity and ambivalence was key to the opening up of spaces of political possibility in the project.

Keywords: Documents, interests, transparency, ambiguity, the political.

INTRODUCCIÓN

Max Weber (1968) veía los documentos como actores claves en el mantenimiento de las instituciones y sistemas burocráticos, y desde la celebración del archivo público en la época victoriana se ha asociado el documento con una visión utópica de modernidad a través de su promesa de transparencia y orden (Riles, 2006, p. 6). Al escribir sobre los documentos que pasan por las oficinas del Fondo Monetario Internacional (FMI) como artefactos que dan forma a la organización, Richard Harper (1998) reitera esta noción de los documentos como instrumentos de orden y racionalidad. Al seguir un documento por su «carrera», él sugiere que es posible observar «los marcos de acción organizativa mientras están orientados paso por paso, y etapa por etapa, por actores organizativos» (1998, p. 44).

Se enfoca en la trayectoria de un solo documento, rastreando cómo ordenaba las temporalidades mientras pasaba de una fase a la próxima, observando cómo los documentos «ordenan además de explicar», previendo «el futuro además de justificar el pasado», demostrando «la racionalidad de la organización además de proveer recursos para la investigación de esa racionalidad (i.e. responsabilidad)» (p. 112), y al hacerlo, permite a «una organización hablar *a* sí misma *sobre* sí misma» (p. 134). Mientras tanto, en el volumen clave de Annelise Riles sobre documentos, se presta atención explícitamente a sus formas estéticas, más allá de sus usos instrumentales (ver en especial a Reed, 2006). En su trabajo sobre los documentos legales y burocráticos que se redactan en las conferencias de las Naciones Unidas, Riles señala que los procedimientos oficiales son el «motor» de las prácticas de los delegados, sustituyendo a lo que los antropólogos llamarían «la política» (Riles, 2006, p.88). En los dos libros de Harper y Riles la política

está subsumida, de distintos modos, a su forma institucional; en su mayor parte se ignoran los procesos políticos, decisiones, enredos y conflictos implicados en el movimiento de los documentos. En este artículo, en contraste, quiero explorar cómo los documentos y sus modos de circulación —dónde van, quiénes los ven y quiénes no los ven— están implicados en la producción de la vida política de un proyecto público de infraestructura. A través de una discusión sobre los debates y conflictos que rodeaban los documentos emitidos alrededor de la elaboración de un estudio técnico de ingeniería para la construcción de la vía de evitamiento de Ollantaytambo, sugiero que la documentación (y por ende, la normatividad) no es neutral y no se separa de la política.

Matthew Hull ha observado que mientras se ha tendido a ver la escritura burocrática como un «mecanismo de control estatal sobre personas, lugares, procesos, y cosas, la función política de los documentos es mucho más ambigua» (2012, p. 5). Aquí, sugiero más bien que las ambigüedades de los documentos son un aspecto clave del trabajo político que hacen. Dado que había pocas reuniones presenciales entre los múltiples interesados involucrados en la elaboración del estudio técnico de ingeniería, los informes legales y técnicos, cartas, actas, y acuerdos que fluían entre los actores institucionales constituían en gran parte las relaciones entre ellos. Cuando los flujos de documentos se interrumpieron, se desviaron de su ruta ‘correcta’, o cuando dos documentos del mismo ministerio aparentemente se contradijeron —remarcando las desarticulaciones entre distintos niveles del Estado y escalas de conocimiento técnico— se provocaron las sospechas de que «intereses» poco limpios (pero últimamente invisibles, misteriosos e insondables) estaban en juego alrededor del proyecto. A lo largo de mi trabajo de campo en Ollantaytambo, los intereses emergían como un lenguaje de disensión, como un marco explicativo para esclarecer las lagunas opacas o ilegibles que se abrían en los rastros de los documentos, reforzando las sospechas entre los actores locales que, a su vez, podrían provocar acciones políticas inusuales o innovadoras. La relación cercana entre documentos e intereses complica la noción de que la documentación en tales proyectos emerge simplemente como un instrumento de transparencia y apertura (ver también Sampson, 2005; Sanders y West, 2003; Hetherington, 2011; John, 2009). Yo sostengo más bien que, aunque los documentos del proyecto siempre constelaron la esperanza y el deseo de transparencia y racionalidad, los modos en que circulaban, acumulando connotaciones múltiples mientras viajaban, no generaban claridad, sino una indeterminación que se incrementaba; y a la vez, espacios de disensión y experimentación política.

LA VÍA DE EVITAMIENTO DE OLLANTAYTAMBO

En 2009, se asignaron fondos del Proyecto Vilcanota —el cual fue apoyado por el Banco Mundial— para la elaboración de un estudio técnico de ingeniería para la construcción de una vía de evitamiento por los alrededores del pueblo de Ollantaytambo. La decisión reflejaba ansiedades de larga duración debido al tráfico creciente que pasa por el pueblo, el cual no es solo un destino turístico sino también un cuello de botella para el comercio interprovincial entre Cusco y las provincias bajas. Hay preocupación de que las vibraciones causadas por los volquetes pesados de flete que pasan por el corazón de Ollantaytambo estén dañando las bases de la plataforma inca sobre las que se apoya el complejo arqueológico, por no decir nada de los peligros que el tráfico representa para la gente local y los turistas. El objetivo del estudio fue entonces resolver el problema desviando el tráfico por los alrededores de la plataforma. Se le dio al Ministerio de Turismo (Mincetur), con sede en Lima, la responsabilidad de contratar a una compañía de ingeniería para que preparase el estudio técnico y, en julio de 2009, un consorcio peruano-español, CPS-INECO, fue seleccionado para la tarea.

Como la mayoría de los proyectos del Banco Mundial, los marcos normativos y las líneas de responsabilidad que regulaban el estudio técnico estaban cuidadosamente estructurados. Un documento largo que detallaba los términos de referencia para el estudio fue preparado con la participación de un amplio rango de interesados. El documento especificó que el contratante del estudio técnico, y entonces su coordinador clave, era el Mincetur. El Ministerio de Transportes tenía responsabilidad institucional para declarar el proyecto viable en términos técnicos. Mientras tanto, el Ministerio de Cultura tendría que aprobar el estudio arqueológico que evalúa el impacto probable de la vía planificada en el complejo histórico. Además, tanto la Municipalidad de Ollantaytambo como el gobierno regional de Cusco tendrían que consentir a las recomendaciones del estudio, indicando así la viabilidad social del proyecto.

Los términos de referencia especificaron que se tendría que instalar algunas capas de supervisión para asegurar la conformidad del proyecto con las salvaguardas ambientales y sociales requeridas tanto por el Banco Mundial como por la ley peruana. Mincetur iba a contratar a un ingeniero independiente para supervisar el trabajo de CPS-INECO, además de un coordinador técnico para monitorear el trabajo del ingeniero. Mientras tanto, un equipo responsable de asegurar que el proyecto cumpla con las salvaguardas del Banco Mundial estaría ubicado en Copesco, una institución que formaba parte del gobierno regional de Cusco. Otros

actores con interés en el estudio técnico, incluyendo la Municipalidad de Ollantaytambo y FETRANSA, la compañía que manejaba la línea férrea concesionada entre Cusco, Ollantaytambo y Machu Picchu, integrarían el llamado Comité Ad Hoc, establecido para monitorear el proyecto en una manera general.

A pesar de las capas de supervisión integradas en el proyecto, cuando CPS-INECO hizo una consulta pública sobre su propuesta para la vía de evitamiento en noviembre de 2010, los ollantinos presentes la rechazaron. La mayoría se opuso no tanto a la vía en sí, sino más bien a dónde y cómo estaba proponiendo construirla CPS-INECO. Una provocación fue el plan del consorcio de hacer espacio para la nueva vía sacando algunos de los andenes que sostenían la plataforma inca sobre la que se apoyaba Ollantaytambo. Pero lo que más fastidiaba a los ollantinos era su propuesta de cortar la vía directamente por la estación ferroviaria actual, ubicada a unos cinco minutos de la plaza central, y construir una nueva estación en su lugar, en un sitio 3,4 kilómetros fuera del pueblo. Centenares de turistas viajaban a diario desde la estación de Ollantaytambo a Machu Picchu, y la municipalidad argüía que la implementación de las recomendaciones de CPS-INECO amenazaría al pueblo con la pérdida irrecuperable de ingresos económicos por el turismo y la creación de un «pueblo satélite» de hoteles y restaurantes de «inversionistas grandes» en el área que rodeaba la nueva estación propuesta, dejando a los ollantinos aislados de la industria turística de la cual dependían.

Un nuevo alcalde se instaló en enero de 2011, y el tema de dónde y cómo construir la vía llegó a ser una de las preocupaciones principales de su gestión. Basó su campaña política, en parte, en acusaciones explícitas de que su predecesor se había querido beneficiar personalmente de la reubicación de la estación ferroviaria cerca de su pueblo de origen en el valle debajo de Ollantaytambo. Incluso antes de tomar formalmente las riendas de la municipalidad, el nuevo alcalde había priorizado la formulación de una alternativa a la propuesta de CPS-INECO: quería modificar la ruta de la vía, arguyendo que la amenaza a las terrazas inca y a la estación planteada por los planes de CPS-INECO podría evitarse si la vía se construía por la tira de terreno entre la línea férrea existente y el río.

A pesar de ser el objeto principal de contención, el estudio técnico de CPS-INECO no fue abiertamente compartido por el transcurso de la controversia; una versión electrónica de este estuvo disponible en la Municipalidad de Ollantaytambo algunos meses después de la entrada del nuevo alcalde. De hecho, lo llamativo de este documento central, según los que lo veían en el transcurso del proyecto, era cómo se mantenía estático, cómo su contenido no variaba mucho, a pesar de los aportes de las diferentes partes involucradas en el estudio. La acción

estaba en otro sitio, por así decirlo, en una especie de subestrato de producción de documentos que exponía la naturaleza crudamente política de las negociaciones necesarias para que el documento técnico pase por sus etapas.

Mientras Harper ha sostenido en su libro que se enfocaba en un documento en proceso, a diferencia de los tipos de documentos «ya producidos» que salen, por ejemplo, de la oficina del alcalde estudiado por Dorothy Smith (1990), se ve en su texto que el producto esperado saldrá con seguridad como se promete. El proceso de producción parece imparale: sea cual fuese el problema, es claro que un documento dentro del FMI va a emerger eventualmente de forma apropiada. El informe sigue pasos firmemente establecidos, señalando la clausura de diferentes etapas y responsabilidades en moverse de un dominio a otro. No obstante, él insiste en que los documentos en sí no son adecuados para conducir el trabajo de la organización, ya que solo los que tienen una comprensión sofisticada del contexto en que operan pueden entenderlos. Estos documentos, entonces, dependen de una base de conocimiento ya existente y ya compartida para ser eficaces. En este sentido, él ve los documentos en el FMI como artefactos que reforzaban y concretaban, a un contexto institucional *a priori*, un ‘exterior’ establecido *ya conocido*.

En contraste con el marco institucional estable que se evoca en el libro de Harper, el proyecto de la vía se desarrollaba en un contexto emergente y cambiante. Primero, a diferencia de los documentos que Harper siguió, los cuales se formulaban internamente en el FMI, el estudio de la vía de evitamiento dependía de los aportes de una amplia variedad de instituciones diferenciadas que estaban involucradas en el proceso. La integración de múltiples interesados en la conceptualización del estudio constituía un intento de hacer suficientemente conmensurables las diferentes escalas a distintos ‘niveles’ de gobierno para la realización de un estudio técnico válido. Uno de estos ‘niveles’ —el gobierno regional de Cusco, el cual todavía estaba en el proceso de establecer su jurisdicción y relevancia con respecto a otros entes de gobierno— era especialmente ambivalente.

Después de la identificación de fallas en la ejecución del Proyecto Vilcanota del Mincetur, 60% de sus proyectos componentes (este porcentaje no incluía a la vía de evitamiento) fueron transferidos a Copesco para ejecutarse, convirtiendo al proyecto en la primera iniciativa del Banco Mundial a ser manejada en conjunción con un gobierno regional (en vez de nacional) en el Perú. Después, con la disputa sobre la propuesta de CPS-INECO, la Municipalidad de Ollantaytambo estaba pidiendo al gobierno regional de Cusco que preste apoyo político y económico

a su plan alternativo, un paso que provocaba cuestionamientos sobre la naturaleza y la extensión de la autonomía de la región en cuanto al Estado central. En breve, el involucramiento de actores implicados en las configuraciones regionales y nacionales cambiantes incurridas por las políticas de descentralización continua haría inestables y experimentales las relaciones dentro del Proyecto Vilcanota.

Segundo, como resultado, y otra vez en contraste con el trabajo de Harper, el intento de los esquemas normativos por esclarecer los pasos que regían la «carrera» del estudio técnico no se traducían necesariamente a una certidumbre en el desarrollo del proyecto. Por ejemplo, no se especificó —según la ley peruana (ver abajo)— que la consulta pública que hizo CPS-INECO en Ollantaytambo en noviembre de 2010 (para cumplir con los términos de referencia del proyecto) debería sacar el consentimiento de los ollantinos. No obstante, la respuesta negativa de la mayoría de los residentes presentes en la audiencia y la amenaza tácita por la Municipalidad de Ollantaytambo de que se podría organizar un bloqueo de la línea férrea para protestar contra los planes desestabilizó el futuro del estudio. De igual manera, cuando CPS-INECO respondió de un modo intransigente a las solicitudes de la municipalidad de que cambien su propuesta, los arreglos normativos existentes no ofrecieron un camino claro hacia una solución posible. Las trayectorias del proyecto llegaron a ser inciertas y precarias¹.

Bajo tales circunstancias fue poco claro qué efecto podría tener un documento que debería negociar la línea entre los marcos normativos y una realidad emergente e incierta que excedía las pautas organizativas. En este sentido, los documentos podrían evocar a la vez la autoridad de las normas, inspirando esperanzas y la posibilidad de justicia, así como la inestabilidad, confusiones y sospechas provocadas por sus ambigüedades. En la sección que sigue me refiero a estas tensiones a través de un documento que se caracteriza especialmente por su objetivo de fijar la realidad y estabilizar las incertidumbres del futuro a través de la elaboración de acuerdos: el acta.

¹ El estudio no terminó como se esperaba porque el contrato de CPS-INECO se cortó sin haber sido plenamente cumplido en diciembre de 2011, después de que sus recomendaciones no ganaran la aprobación de los residentes de Ollantaytambo. Este resultado no fue nada previsible.

FORMULANDO UN ACTA: ¿UNA POLÍTICA NO-INSTRUMENTAL?

El 25 de febrero de 2011, se llevó a cabo una tensa reunión en la planta baja del edificio del Mincetur, en Lima. Sentados en un lado de una mesa gris estuvieron cuatro ingenieros de CPS-INECO, y frente a ellos, el alcalde recién instalado de Ollantaytambo, un ayudante personal, dos ingenieros cusqueños y yo. A la cabeza de la mesa estuvo el coordinador del Proyecto Vilcanota dentro del Mincetur, quien estuvo intentando facilitar un diálogo productivo entre los dos grupos. Se había llamado a la reunión para hablar acerca de la oposición a la propuesta para la vía de evitamiento de CPS-INECO y discutir los planes alternativos presentados por la Municipalidad. Fue difícil. Los ingenieros de CPS-INECO no estaban dispuestos a adoptar la propuesta de la Municipalidad de que se construya la vía insertándola en el espacio que corre entre la plataforma y el río Vilcanota, al lado de la línea férrea que conecta Cusco con Machu Picchu; y no sacando o cubriendo los andenes de la plataforma inca, como recomendaba el consorcio.

CPS-INECO arguyó que esta posibilidad ya se había considerado y rechazado debido a los riesgos ambientales presentados por construir la vía tan cerca del río y el daño que tal construcción haría a los muros de contención inca contruidos para proteger a Ollantaytambo de inundaciones. La municipalidad respondió, por su parte, que los ollantinos nunca aceptarían que se sacara la estación ferroviaria existente y que una buena ingeniería podría resolver cualquier problema, declarando que CPS-INECO se preocupaba menos de los riesgos ambientales que de los costos de construir una vía capaz de superar estos riesgos. CPS-INECO admitió que así era, pero enfatizó que las consideraciones de costo eran impuestas tanto por el contrato como por la inserción del proyecto en el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), el marco administrativo nacional que somete a todos los proyectos estatales locales, regionales y nacionales a una serie de procedimientos y normas técnicas determinadas. Finalmente, después de unas tres horas y media de debate, un acta redactada por el equipo municipal y firmada por todos los presentes parecía indicar que se había llegado a algún acuerdo. El acta declaraba que se había acordado lo siguiente:

1. Que el estudio tome en cuenta la propuesta de la Municipalidad de Ollantaytambo en cuanto al tramo en el cual se propone construir la vía.
2. Que la [...] evaluación arqueológica (para la cual se contrataría a CPS-INECO) incluya la propuesta de mover la línea férrea a la derecha [...] y la construcción planificada de la vía al lado izquierdo de la línea férrea.

Finalmente, el alcalde sugirió que se considere que el costo del proyecto no debería ser el factor determinante para la vía y que se hicieran gestiones con el gobierno para exceptuarlo del SNIP.

Tales actas eran un resultado material clave de cualquier reunión. A menudo no se permitía que los participantes salieran de una asamblea después de una reunión sino hasta que hubieran firmado el libro en que se habían escrito los procedimientos y los acuerdos. No obstante, lo que quiero recalcar es la dualidad de estos documentos: por el enorme cuidado con que se los redactaba, es notable acá, tanto como en la mayoría de las instancias, que se escribían de tal manera que nada del contenido pudiera ejercer ningún poder sobre las partes presentes.

El acta pide a CPS-INECO que «se tome en cuenta» e «incluya» la propuesta de la Municipalidad, sin ninguna especificación de *cómo* se le debería considerar. Mientras tanto, el comentario al final no se plantea como un ‘punto’ ni como la recomendación de todos los presentes, sino más bien como la «sugerencia» del alcalde, una respuesta a la preocupación expresada por uno de los ingenieros de CPS-INECO de que el consorcio no podría «firmar nada que fuese en contra del contrato». Tampoco podrían firmar ninguna cosa que iba en contra de los términos del SNIP, porque el mismo ingeniero subrayó el requisito del SNIP de tener «una evaluación económica», retando irónicamente al equipo municipal: «¡Si ustedes pueden cambiar los términos, bueno!» Entonces, la declaración final de que el proyecto debería ser excluido del SNIP y sus estipulaciones de costo y beneficio se hizo bajo la responsabilidad del alcalde. Mientras se redactaba el acuerdo, uno de los ingenieros municipales bromeó que lo que *debería* constatar era «que el Ministerio [de Turismo] se comprometa a exceptuar el proyecto del SNIP», y que «los términos de referencia sean cambiados». Dicho entre risas, no obstante, tal lenguaje no estaba tan lejos de lo que a la Municipalidad le hubiera gustado sacar de la reunión.

No solo fue que se planteó el documento de tal manera que no se podría cumplir, sino que también su poder ya estaba disminuido por el SNIP y el contrato, los cuales se presentaban como límites a la posibilidad de acción. Además, el coordinador recordó a todos que el proyecto estaba sujeto a un acuerdo de préstamo entre Perú y el Banco Mundial, y que no era entonces «simplemente una cuestión de exceptuar [el proyecto] del SNIP, sino más bien qué implicancias podría tener en el acuerdo de préstamo». También estaban esperando un documento llamado Proyecto de Evaluación Arqueológica (PEA) —la evaluación arqueológica a la cual se refirió el segundo punto—, que determinaría si la propuesta de CPS-INECO era viable en términos de su efecto sobre las estructuras

inca en el área. Todos los presentes reconocieron que se podría hacer poco en el proyecto sin esta evaluación. «Lo que sospecho», declaró el alcalde en un momento durante la reunión, «es que [...] cuando el INC [el Ministerio de Cultura] hace la evaluación arqueológica, no va a aceptar [la propuesta de CPS-INECO], y el proyecto en su totalidad será archivado», observando más tarde que, al parecer, la discusión era algo inútil por la ausencia del PEA. Ningún documento fue suficiente: el acta era posicionada en una relación incierta y contingente en relación con una serie de otros textos.

Además, así como el acta fue planteada como la formulación de un nuevo acuerdo, incurriendo un sentido de buena voluntad palpable en la sala, también se entendió que sería legalmente impotente. Aunque el Grupo del Banco Mundial ha integrado el principio de «consulta libre, previa e informada» en las estructuras normativas que regulan los proyectos que apoyan, este arreglo no llega al punto del lenguaje de «consentimiento» demandado por las redes indígenas y activistas (ver Szablowski, 2010). No es, entonces, de incumbencia legal de los consultantes del proyecto ganar la aprobación de los interesados locales afectados por obras planificadas². Por lo tanto, durante la reunión se insinuaba frecuentemente la naturaleza poco sincera de documentos como el acta. En un momento, uno de los ingenieros de CPS-INECO dijo que «si vamos a llegar a un acuerdo con lo que quiere el alcalde, tenemos que usar las palabras aptas», bromeando inmediatamente después que «a veces en estas reuniones digo que he llegado a un acuerdo con el cual nunca estuve de acuerdo». Luego, el coordinador dijo: «Tenemos acuerdos en cantidad, pero los acuerdos a veces [...] no coinciden con los hechos». El alcalde salió de la reunión diciendo a su equipo que, aunque CPS-INECO cambiara su opinión dentro de dos días, él todavía tenía la intención de anunciar la reunión como un éxito en una asamblea pública en Ollantaytambo. De hecho, después de un corto silencio, la Municipalidad recibió una carta del Mincetur el 21 de marzo, informando que CPS-INECO había declarado su propuesta alternativa «improcedente» y que iban a actuar según la orientación actual del estudio. Los políticos municipales consideraron que esta respuesta era escandalosa, pero no sorprendente. A pesar de la conciencia sobre la duplicidad

² Obviamente, los medios legales limitados de interesados locales no obvian la posibilidad de que se opongan con éxito a la implementación de los proyectos en sus localidades tomando otras medidas. En Ollantaytambo, la amenaza de que los residentes bloquearan la línea férrea en el caso de implementar el estudio de la vía de evitamiento según las recomendaciones de CPS-INECO era instrumental en la decisión de cerrar el contrato del consorcio al final de 2011.

de tales documentos, se elaboró cautelosamente el acta durante la reunión en el Mincetur; no fue confiable, pero producirla de todas maneras era un asunto de alta seriedad. Esto plantea el asunto: ¿qué efectúa el acta si no un acuerdo?

Riles (2006) ha enfatizado las calidades no-estratégicas de documentos, dirigiéndose a sus dimensiones estéticas y burocráticas. Acá, quiero enfatizar cómo un documento puede carecer de una agenda clara mientras se mantiene como un objeto bastante político. Esto sucedía con la forma del acta: no había un sentido claro de qué asunto se había resuelto para que se prepare un acuerdo; de hecho, lo que había emergido eran todos los obstáculos a la posibilidad de un acuerdo efectivo. Esto apareció inscrito en la incertidumbre de la expresión del documento; se reconocía tácitamente que no era un acuerdo vinculante, que en toda probabilidad no impactaría al futuro del proyecto, y que su posición dudosa en relación con otros documentos poderosos implicados en el estudio hacía del acta un documento un tanto ineficaz. No obstante, los documentos producidos alrededor del proyecto de la vía de evitamiento parecían plantear una ruta por la complejidad, aparentemente ofreciendo rastros de una lógica a través de la cual se podrían teorizar las dificultades ocasionalmente inexplicables encontradas por el transcurso del proyecto. Tal vez era parcialmente por eso que el coordinador del Proyecto Vilcanota reiteró frecuentemente durante el transcurso de la reunión, aparentemente para eliminar las confusiones, que los acuerdos pasados estaban «en los documentos», dirigiendo la atención a la necesidad de volver a estas trayectorias documentarias para entender lo que estaba pasando. Para el Mincetur, el mantenimiento de estos flujos de documentos entre interesados involucrados en el estudio —fuesen o no olvidados, o eventualmente hechos irrelevantes— era concebido como una indicación de un manejo exitoso de un proyecto, y más que eso, como una realización material de un Estado transparente que estaba cumpliendo con sus responsabilidades hacia su población.

Si el proyecto fue entendido como válido o no, existente o no, a través del rastreo de documentación, esta acta podría considerarse no como la concretización de un acuerdo —porque el lenguaje evidencia que no concreta nada— sino más bien como material que se podría utilizar para otros usos, todavía no conocidos, más tarde. La Municipalidad ponía menos peso en la realización de un ‘acuerdo’ que en el hecho de que existiera por escrito y que ahora era de incumbencia de CPS-INECO generar una respuesta; o sea, la política se realizaba no simplemente a través de fijarse en un objetivo particular, sino más bien por actuar de tal manera —en este caso a través de hacer una inscripción ambivalente en huellas de documentación del proyecto— que se mantuvieran abiertas posibilidades subsecuentes.

En la sección que sigue voy a sugerir que las incertidumbres y sospechas —que se incrementaron más que redujeron por la circulación de la documentación— deberían ser entendidas como una parte central de la vida política del estudio técnico.

DOCUMENTOS INCIERTOS

No solo los ollantinos, sino también los actores directamente involucrados en la implementación del estudio técnico, articulaban sus preocupaciones de que los documentos que circulaban mediaban intenciones e implicancias mayormente no conocibles. Una de las responsables para el monitoreo del cumplimiento del proyecto con las salvaguardas del Banco Mundial, a quien llamaré María, me contó que, en el momento que el Proyecto Vilcanota se reestructuró, el personal en Copesco había supuesto que la institución se nombraría como ejecutor (el ente que daría la aprobación final) del estudio. Fue una sorpresa, me contó, cuando Copesco vio que los formularios oficiales del proyecto nombraron a PROVÍAS, el brazo ejecutivo del Ministerio de Transporte, como ejecutor. «Mincetur —no sé, se le olvidó, si no lo hicieron, si no lo vieron, si fue a propósito... No sé qué pasó— cuando se llenó el ente ejecutor fue llenado como PROVÍAS... Tal vez CPS-INECO llenó el documento». Ella planteó el cambio en términos de la arbitrariedad de un solo documento, sugiriendo que el acto aparentemente pragmático de llenar un formulario había mediado —y así despolitizado— una decisión crítica, ocultando las intenciones y agentes involucrados en este paso.

No solo las inscripciones banales en un documento del proyecto podrían mediar el poder, sino que también las maneras en que los documentos se movían podrían generar zonas de exclusión dentro de las capas de personal involucradas en el manejo del estudio técnico. Por la manera en que circulaba la documentación, ella y sus colegas sintieron que no estaban involucrados en el proceso hasta el punto que deberían estar, que CPS-INECO y los ministerios no los vieron como una parte importante del estudio, sino más bien como un «problema» que se tendría que superar. Según las normas del Banco Mundial, dijo, los informes producidos por CPS-INECO deberían haber llegado primero a las manos de los supervisores y después a los responsables de las salvaguardas para que se les pudiera revisar antes de ser pasados al Ministerio de Transportes para ser aprobados. Pero en este caso, dijo, para no gastar más tiempo, «el perfil fue primero al Ministerio de Transportes, PROVÍAS [...] No le interesa [a CPS-INECO] hacer lo que decimos porque lo que les interesa a ellos es hacer lo que dice el sector

[de transportes]. Y el sector no puede siempre estar preocupado con algunos temas que tiene el Banco. [...] No saben el contexto de la zona». El ingeniero contratado por el Mincetur para supervisar los aspectos técnicos del trabajo de CPS-INECO dijo que le extrañaba ver que el Ministerio de Transportes aprobara las primeras versiones del estudio cuando ni él mismo «en ningún momento» las había aprobado anteriormente. Él suponía que no estaban leyendo sus informes o que no los tomaban en cuenta. El coordinador técnico me dijo de un modo similar que «el coordinador general en Lima mandó [los informes] directamente al MTC. [...] Pero de todas maneras, dentro del contrato la persona que debería aprobar es el supervisor de estudios».

Existía un sentido fuerte de que la información estaba simplemente desapareciendo, o que los documentos emitidos por los supervisores no estaban recibiendo un reconocimiento debido en la documentación preparada por CPS-INECO. María me dijo: «Mandamos nuestro informe, el cual estaba de acuerdo con mucho que el Banco mismo estaba diciendo. Todos estaban de acuerdo [que] las cosas no estaban bien. Pero el tema seguía», y el Ministerio de Transportes aprobó el estudio en cada fase de todas maneras. «El Mincetur [...] basó las cosas sobre los pronunciamientos del supervisor, pero el supervisor dijo claramente que las cosas estaban malas, y Mincetur le mandaba [los materiales de nuevo] para que se tome decisiones [diferentes]. O sea, es algo que iba enredando y enredando. [...] Así que estábamos llenando informes, un montón de informes, que estaban yendo y viniendo». Un miembro del Ministerio de Cultura que formaba parte del Comité Ad Hoc dijo en un tono de incredulidad que, a pesar del flujo de comentarios adversos sobre el estudio, CPS-INECO «nunca partió de su primera idea. ¡Nunca lo cambió!».

Los arreglos normativos para el proyecto transmitían una imagen de actores involucrados en una red caracterizada por la transparencia y la participación. Pero al ver desaparecer documentos formales o al notar que no lograban ningún efecto, se producían cuestionamientos sobre los tipos de intervenciones que verdaderamente contaban en el proceso, y aquellas que no, creando dudas sobre la noción de que la documentación servía para hacer visibles los procedimientos, generando sospechas de una mala práctica.

En Ollantaytambo, la gente tenía un entendimiento fuerte de cómo *deberían* funcionar los proyectos públicos; a veces, por ejemplo, el proyecto se explicó en términos de una relación anidada entre diferentes ‘niveles’ del Estado, cada uno jugando su papel en el desarrollo de Ollantaytambo según las estipulaciones de las normas gubernamentales. Este modelo del Estado como una máquina

escalonada no era controversial, cristalizando una forma de conocimiento que llamaré acá *sistémica*. Fue este marco el que, en julio de 2011, utilizó en una entrevista conmigo el coordinador técnico del Proyecto Vilcanota para Mincetur, un hombre que ese año se había hecho consejero de la provincia de Urubamba en el gobierno regional de Cusco, y había criticado al proyecto de la vía. Al preguntarle por qué pensaba que había habido dificultades con el estudio de la vía, me dijo: «MTC ve el lado legal y la empresa ve la propuesta técnica, pero [...] como es una zona intangible, se tienen que cumplir muchos requisitos». «¿Y el problema es que la empresa ha hecho el estudio según las normas de transporte en un área donde se puede aplicarlas?», le pregunté. «Sí —dijo él—. O sea, no ha tomado en cuenta la parte delicada y vulnerable de los 800 metros [el área que rodea los andenes inca]. [...] Allí va a gritar Unesco, el INC, y todos. Porque el INC no va a aceptar que se destruyan tres andenes». El coordinador demarcó claramente los papeles del Ministerio de Transportes y CPS-INECO, y planteó la complejidad del proyecto en términos de la dificultad de hacer conmensurables diferentes zonas de experticia normativa. Bajo este tipo de marco, los problemas que rodeaban el estudio se debían a las dificultades abiertas por intentos de hacer compatibles las preocupaciones del consorcio, el Ministerio de Transportes y el INC, unas con otras, cuando cada uno defendía prioridades y responsabilidades normativas diferentes. Aunque las cosas *no* funcionaban simplemente en la manera que describió, como él mismo lo reconoció en otros momentos (ver abajo), es importante observar que se invierte y se toma en serio este modelo normativo.

A menudo se consideraba a los marcos normativos que regulaban el proyecto inadecuados para la resolución eficaz de problemas específicos. El alcalde estaba movilizandando este tipo de conceptualización cuando observó en un tono apasionado que si se sujeta la vía de Ollantaytambo a las mismas normas que gobernaban cualquier construcción vial en el país, se estaría tratando a este «pueblo inca viviente» como si fuera Puno o Poroy, cuando no se parecía —«con disculpas a ellos»— a ninguno. Asimismo, el coordinador del Proyecto Vilcanota dentro del Mincetur formuló las dificultades del proyecto como un fracaso normativo: tenían que ver con el involucramiento de «demasiados actores» en el proceso —el resultado de una estipulación en las normas del Banco Mundial para tales proyectos—, por lo que se diluía la eficacia del contrato y los términos de referencia. También tenía que ver con la inserción de los estándares del Banco Mundial en el contexto peruano, donde se consideraba siempre necesario integrar sanciones en un contrato como un modo de asegurar el cumplimiento del consultor. El Banco Mundial, según él, no requería tales sanciones, exponiendo el proyecto a retrasos.

Otros, como el director técnico del proyecto para el Mincetur, dijo que las demoras del Banco Mundial en emitir sus «no-objeciones» a cada etapa habían atrasado el proyecto. Un actor legal que trabajaba dentro de Copesco responsabilizó por las demoras más bien al Mincetur, al que consideró como encargado de la redacción del marco legal del proyecto. En este sentido, las normas, y la dificultad en implementarlas o plasmarlas, fueron vistas como un obstáculo, en especial a la puntualidad. Luego, tales ‘obstáculos’ ganarían una cierta productividad cuando la municipalidad empezaba a movilizar normas particulares —como la estipulación en los términos de referencia de que el pueblo de Ollantaytambo debería apoyar el proyecto— en su intento por reorientar el estudio. En algún sentido, estos tipos de preocupaciones planteaban las normas como un marco más o menos claro que tenía el poder de posibilitar u obstaculizar a la acción.

No obstante, si el conocimiento sistémico tiene que ver con la forma como los dominios normativos se cuadran o no, otro tipo de conocimiento contextual aparecía cuando las cosas se empezaban a torcer de maneras que no se podía atribuir inmediatamente a fallas en el «sistema», es decir, cuando las articulaciones entre diferentes escalas del Estado o arreglos normativos ya no estaban legibles. Según algunos ollantinos, aunque fue un punto de vista promulgado más ferozmente por los miembros de la Municipalidad, el hecho de que la propuesta de CPS-INECO no reflejara las preocupaciones de la «población» (una postura que para los políticos municipales era demasiado intransigente para deberse a las fallas normativas o a simple incompetencia técnica) indicaba que la supuesta objetividad del conocimiento técnico, la ley y la regulación estaba contaminada por lo que debería excluir: «intereses». Unos concluían que negocios grandes de turismo estaban presionando al Mincetur para que se hiciera una estación por un nuevo sector para hacer disponibles nuevos sitios de construcción para hoteles y restaurantes. Incluso cuando la gente no estaba segura de *cómo* estaban implicados los intereses, seguía convencida de que estaban en juego. Y los rumores de que uno de los operadores de trenes en la ruta entre Machu Picchu y Ollantaytambo había comprado terrenos en el área propuesta para la nueva estación provocaron todavía más sospechas. Llamaré a este tipo de conocimiento, el cual suponía la influencia de motivos ocultos, *escéptico*.

Había cambios constantes entre narrativas sistémicas y escépticas de las complejidades del proyecto. Entonces, la reflexión del coordinador técnico de que la inconmensurabilidad normativa tenía algo que ver con las dificultades enfrentadas en el proyecto fue algo distinta del tipo de explicación que daba, tanto

como otros en otras ocasiones, como por ejemplo en una reunión liderada por el alcalde en Ollantaytambo en abril de 2011. En un momento, observando que el consorcio no había aceptado los puntos de vista del supervisor de ingeniería contratado por el Mincetur para monitorear el trabajo técnico de CPS-INECO, el coordinador observó: «Yo pienso que hay el interés de algunos inversionistas quienes han estado viendo la compra de terrenos, entonces está siendo manipulado». Al escuchar esto, un regidor se paró para pedir que el coordinador, ahora en su capacidad de consejero en el gobierno regional, actuase «para el bien de toda la población, no para el bien de un grupo capitalista pequeño que [...] está viendo sus propios intereses. [...] Están empoderando a ellos mismos [para] enriquecer más sus cofres».

«Intereses» era un concepto seductor que parecía suponer su propia transparencia; muchas veces se consideraba que podía explicar cualquier cosa que fuera ilegible. Por un lado, se consideraba obvio el hecho de que había intereses en juego. Todos tenían intereses; muchas veces el alcalde declaraba que estaba defendiendo los intereses de Ollantaytambo. Pero estos estaban diferenciados de los intereses a los que se refirió el coordinador técnico mencionado, los cuales indican una preocupación menos que honorable de aprovecharse de las circunstancias, normalmente en un sentido económico. Los políticos municipales en Ollantaytambo enfatizaron que lo técnico debería ser limpiado de tales intereses, aspirando así hacia la posibilidad de un Estado desinteresado, el cual existiría solamente para servir el bien ‘objetivo’ de su población, además de reconocer, no obstante, las necesidades específicas de lo local. Para los que estaban dentro del Ministerio de Transportes, CPS-INECO y el Mincetur, los intereses locales alrededor de la estación eran interminables, inevitables y vistos como un factor caprichoso que podría terminar deteniéndolo todo, mientras condenarían a Ollantaytambo al colapso.

Era llamativo cuán frecuentemente se usaba el lenguaje de intereses para entender procesos de circulación de documentos que aparentemente no generaban efectos visibles, en los cuales se desaparecía información, o en los que la información no llegaba a modificar las condiciones existentes. Si bien los documentos de alguna manera llevan la promesa de normatividad debido a que se les diseña para comunicar y organizar según procedimientos y reglamentos establecidos, también llevan las sospechas que emergen cuando incumplen con tal promesa, cuando ya no circulan como se espera o al parecer se contradicen. Se invocaba a los «intereses» como un tema organizativo cuando los procesos normativos llegaban a ser ilegibles o confusos en la documentación del proyecto.

Pero, paradójicamente, como las referencias vagas a los «inversionistas» y a un «pequeño grupo capitalista» lo sugieren, mientras el lenguaje de intereses implicaba la capacidad de explicar o revelar el funcionamiento de poderes no-visibles, el sentido de misterio tendía a mantenerse; la naturaleza de tales intereses y la pregunta de quién los estaba ejerciendo casi siempre continuaba opaca.

El 28 de enero de 2011, el jefe del parque arqueológico de Ollantaytambo escribió un informe al subdirector de Patrimonio Arqueológico, constatando que consideraba que la propuesta de mover la línea férrea a la derecha para hacer espacio para la construcción de la vía de evitamiento al lado de ella sería «la más viable, porque no cometería agresión al patrimonio». Esta propuesta, apoyada por la municipalidad, obviaría la necesidad de sacar la estación de Ollantaytambo y construir otra en otro sitio. Sin embargo, menos de dos semanas después, la Dirección Regional de Cultura mandó al Mincetur una carta constatando que de las alternativas presentadas por CPS-INECO, la que recomendó el consorcio —de reubicar la estación a Phiry Punta, el sitio propuesto a unos tres kilómetros del pueblo— era «la más viable».

Durante una reunión entre el coordinador del Proyecto Vilcanota en Mincetur y el alcalde de Ollantaytambo el 30 de setiembre de 2011, el último expuso su comprensión de tales deslizamientos diciendo:

Los oficiales de la Dirección Regional de Cultura han expresado su rechazo a la propuesta de INECO, pero los oficiales del Ministerio de Cultura en Lima están a favor de ella. Entonces, esto alimenta la subjetividad de la población, que dice: «¿Quién está atrás de esto? ¡No puede ser!». Tenemos una copia del informe de la residente del parque arqueológico de Ollantaytambo, contrario al proyecto de INECO. Este informe fue desaparecido en el Ministerio de Cultura... [...] Un mes después del lanzamiento público de nuestra propuesta [...] sacaron a la señora que formuló este informe. ¿A qué se debe esto? Y la orden de sacar a la señora ha venido de Lima.

El informe, el cual fue recibido como la primera indicación de que la opinión oficial del Ministerio de Cultura estaría en contra de la propuesta de CPS-INECO, no tenía el efecto esperado. Resultó que no ‘contaba’, aunque el alcalde y sus consejeros no hubieran podido prever eso en el momento. Durante una entrevista que hice con el alcalde pocas semanas después, me dijo en un tono de certidumbre absoluta que las altas expectativas que rodeaban la vía de evitamiento habían atraído «intereses específicos». «Estoy seguro de que la propuesta de sacar la estación actual y construir otra tiene intereses económicos tras ella», dijo.

Él lo consideraba obvio, sugiriendo que no había ninguna necesidad de sacar ninguna carta comprometedora. «¿Qué es la prueba? —dijo—. La prueba no es que se tenga un documento. La prueba es que ya se ha comprado terrenos [...] ubicados más o menos por donde la futura estación ofrecida por el Viceministerio de Turismo».

Se consideraba evidente que existían intereses; estaban, como los ollantinos declaraban a menudo, «de por medio» de las cosas. Había poca necesidad de buscarlos, porque ya estaban en la superficie, aceptados como parte de las circunstancias del proyecto. María observó: «En cualquier actividad relacionada con el turismo en Cusco y en áreas que son tan importantes como Ollantaytambo, un proyecto importante siempre va a generar algún tipo de expectativa o interés». Era algo natural que los intereses estuvieran implicados en un proyecto como este. Tanto como se esperaba la indeterminación, considerada como constitutiva de los procesos que rodeaban la elaboración del estudio técnico, así era que la noción de que los intereses podrían estar en juego se consideraba un hecho del caso por las ambiciones turísticas que cristalizaba la vía. De ahí, me dijo María, las sospechas de Copesco alrededor del proyecto no estaban basadas «en lo que se conocía o se decía, sino en lo que las cosas avanzaban y no había una explicación por lo que estaba pasando». A partir de esto me dijo: «La idea obviamente apareció de que CPS-INECO tenía influencia en el Ministerio de Transportes. [...] No sé si algún ministro, viceministro o alguien estaba vinculado con la compañía». No se desenterraban los intereses; más bien, se les movilizaba para explicar los procesos ilegibles en el funcionamiento cotidiano del proyecto. Incluso cuando se sospechaba que algo había ido mal y que los intereses estaban en juego, era difícil ubicarlos e identificar quién estaba ejerciéndolos. De hecho, la gente parecía preferir mantenerlos a distancia que explorarlos. Al parecer, había pocos intentos de buscar evidencias para descubrir quién estaba ‘detrás’ de los problemas que había alrededor de la vía y rara vez se presumió que una institución o un actor en especial estuviese detrás de todo; más bien, los intereses podrían implicar a diferentes entes en distintos momentos. Denotando un fenómeno que es, a la vez, curiosamente vago y específico, cargado de intenciones, pero también parte del paisaje normal de las cosas, el lenguaje de «intereses» señalaba ciertas explicaciones posibles, pero no llegaba necesariamente al punto de provocar intentos de revelarlas.

CONCLUSIÓN: LOS INTERESES Y LO POLÍTICO

Los documentos del proyecto, supuestamente diseñados para los propósitos prácticos de comunicar y proyectar la «transparencia», producían en cambio dudas, provocando a los lectores a cuestionar si estos eran arbitrarios o estaban cargados de intencionalidad política. El movimiento de los documentos, incluyendo a algunos actores y saltando a otros entre consultores y supervisores involucrados en el proyecto, podría incrementar tales confusiones en lugar de disminuirlas. Tal como en el caso de los informes contradictorios emitidos por el Ministerio de Cultura, siempre había el potencial de que los documentos que llevaban autoridad normativa fuesen vencidos, ignorados o sustituidos por otros. De esta manera, un documento planteaba intenciones no conocidas y trayectorias inciertas; tal vez avanzaría al proyecto tal como la Municipalidad o CPS-INECO quisiera, o tal vez sería despreciado o «desaparecido».

El lenguaje de «intereses» que emergía alrededor del estudio de la vía da algún sentido a estas indeterminaciones, mientras hace que las posibles intenciones que podrían conducir a los intereses sean más aparentes y más oscuras. Aunque los actores utilizaban los lenguajes escépticos y sistémicos en diferentes momentos, esta distinción es heurística en la medida que estas modalidades estaban enredadas. No era que los «intereses» remarcaran una serie de prácticas que de ser reveladas corregirían el proceso. Más bien los intereses saturaban lo normativo, no eran separables. En este sentido, el lenguaje de intereses reconocía las inestabilidades inherentes que caracterizaban todas las relaciones políticas y prácticas regulatorias; los intereses, como las complejidades normativas que reflejaban y deshacían, indicaban las relaciones cambiantes e inciertas que caracterizaban al proyecto en general. El lenguaje de «intereses» emergía, sugiero, como una descripción para el sentido de que los espacios regulatorios y técnicos en juego en el Perú siempre tenían efectos, de alguna manera, no conocidos o conocibles. La noción de «intereses» ganaba su utilidad no solo porque permitía las predicciones y las hipótesis sobre qué estaba pasando y cómo las partes probablemente iban a actuar- las cuales eran en sí provocaciones de acción- sino también porque postergaba más conjeturas sobre lo que estaba detrás de las cosas. Los «intereses» remarcaban dominios no conocidos mientras, paradójicamente, obviaban la necesidad de explorarlos más, o de precisarlos. En este sentido, el lenguaje de intereses posibilitaba que el trabajo político —los procesos de negociación y renegociación— continuase.

No obstante, a pesar de sus enredos, se continuaba evocando y experimentando una frontera entre normas e intereses. Si la política puede ser conceptualizada como la apertura de un espacio para el desacuerdo (Barry, 2002), yo sugiero que esta frontera abrió la posibilidad de lo político —un espacio de disensión que daba lugar a respuestas innovadoras o no convencionales dentro de lo local. En este sentido, mientras los políticos de la municipalidad, los oficiales del Ministerio y el personal del Banco Mundial nombraron a los intereses como influencias contaminantes que paralizaban el progreso del proyecto, de cierto modo eran también un motor central de los esfuerzos políticos para realizar la vía de evitamiento. Señalé antes que a pesar de no demostrar una agenda claramente estratégica o instrumental, el acta firmada al final de la reunión entre CPS-INECOy la Municipalidad continuaba siendo un objeto bastante político. Al evocar a la vez la promesa de normatividad formal y su fracaso ante la posibilidad de que los «intereses» podrían estar «de por medio», esto y otros documentos del proyecto que he discutido acá demuestran la dualidad de acción política que rodeaba las obras públicas. Los documentos del proyecto cosechaban su eficacia política por evocar este acoplamiento ambivalente, y así plantear espacios posibles para maniobras y experimentación.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Barry, Andrew (2002). The Anti-political Economy. *Economy and Society*, 31(2), pp. 268-284.
- Harper, Richard (1998). *Inside the IMF: An Ethnography of Documents, Technology, and Organisational Action*. San Diego: Academic Press.
- Hetherington, Kregg. 2011. *Guerilla Auditors: The Politics of Transparency in Neoliberal Paraguay*. Durham: Duke University Press.
- Hull, Matthew. 2012. *Government of Paper: The Materiality of Bureaucracy in Urban Pakistan*. Berkeley: University of California Press
- John, Gemma (2009). Relations that Unite and Divide: A Study of Freedom of Information Legislation and Transparency in Scotland. Tesis de doctorado. University of St. Andrews.
- Reed, Adam (2006). Documents Unfolding. En A. Riles (ed.), *Documents: Artifacts of Modern Knowledge*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Riles, Annelise (2006). Introduction: In Response. En A. Riles (ed.), *Documents: Artifacts of Modern Knowledge*. Ann Arbor: University of Michigan Press.

- Riles, Annelise (2001). *The Network Inside Out*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Sampson, Steven (2005). Integrity Warriors: Global Morality and the Anti-corruption Movement in the Balkans. En C. Shore y D. Haller (eds.), *Corruption: Anthropological Perspective*. Londres: Pluto Press.
- Sanders, Todd y West, Harry (2003). Power Revealed and Concealed in the New World Order. En T. Sanders y H. West (eds.), *Transparency and Conspiracy: Ethnographies of Suspicion in the New World Order*. Durham: Duke University Press.
- Smith, Dorothy (1990). *Texts, Facts and Femininity: Exploring the Relations of Ruling*. Oxford: Routledge.
- Szablowski, David (2010). Re-empaquetando el CLPI: las conexiones globales y el debate sobre el consentimiento indígena para la extracción industrial de recursos. *Anthropologica*, 28(1), 217-238.
- Weber, Max (1968). Bureaucracy. En *On Charisma and Institution Building*. Chicago: Chicago University Press.